

**DIP. FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, II LEGISLATURA
P R E S E N T E**

La que suscribe, Diputada Adriana María Guadalupe Espinosa de los Monteros García, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA en la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4, fracción XXI, 12 fracción, II, y 13, fracción LXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 2, fracción XXI, 5, fracción I, 95, fracción II, 96 y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, somete a consideración de este Honorable Congreso la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO PARA REFORZAR EL COMBATE CONTRA EL ACOSO SEXUAL QUE SUFREN LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La inseguridad que viven las mujeres en el transporte público es un tema altamente conocido, el cual a pesar de los cientos y cientos de casos que ocurren en la Ciudad de México y de su exposición con la finalidad de crear conciencia sobre la importancia de evitarlos y de los esfuerzos realizados tanto por el gobierno como por las organizaciones feministas por erradicarlo no ha sucedido y penosamente sigue ocurriendo.

Según ONU Mujeres¹, en la Ciudad de México, nueve de cada diez mujeres han sufrido actos de violencia en el transporte público. Esta cifra no solo es indignante sino hasta escalofriante, por el alto número de mujeres violentadas. Es inimaginable pensar en la recurrencia de este delito y el altísimo grado de impunidad que se presenta sobre este penoso flagelo nacional, pues no solo ocurre en la Ciudad de

¹ <https://www.unwomen.org/es/news/stories/2016/11/improving-womens-safety-in-mexico-city>

México, también ocurre en otros Estados como en los vecinos Estado de México, Hidalgo, Morelos y Puebla. Estas situaciones necesariamente deben ser atacadas para poder erradicarlas.

Algunas de esas acciones como el programa “Viaja Segura²” que consistía en promover un cambio cultural a favor del derecho de la población femenina a la movilidad segura y libre de violencia en el transporte y espacios públicos, brindaba acciones informativas donde se expone y visibiliza el tema pero se vuelve insuficiente pues la recurrencia del delito sigue existiendo, no se ha podido erradicar del todo estas acciones que vulneran a las mujeres que necesitan desplazarse en transporte público.

La realidad cotidiana de quienes se trasladan en la Zona Metropolitana del Valle de México es de inseguridad y temor. Las personas se sienten así porque muchas de ellas han sido víctimas de delitos durante sus trayectos, las personas que habitan en zonas periféricas, de alta marginación que colindan con el Estado de México y quienes pasan mayor tiempo en sus trayectos cotidianos son particularmente vulnerables.

Resulta conveniente retomar la información recabada por la Universidad de Stanford en el estudio denominado “La Victimización en el Transporte en la Ciudad de México y la Zona Metropolitana³”. El cual expone que el ingreso económico de las personas ayuda a mitigar riesgos, lo cual se debe, en primer lugar, a que quienes cuentan con mayores recursos y viven en Alcaldías de la Zona Metropolitana del Valle de México, las que son espacios más seguros, también se debe a que los ingresos están asociados a tener automóvil privado y utilizarlo en forma exclusiva.

Los resultados de los modelos de victimización sugieren dos patrones importantes en cuanto a género, primero, los hombres son particularmente vulnerables a ser víctimas de robo con violencia y las mujeres a ser víctimas de acoso sexual,

² <https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/promueve-gcdmx-derecho-de-mujeres-y-ninas-la-movilidad-libre-y-segura>

³ https://cddrl.fsi.stanford.edu/sites/default/files/inseg_transp_v.9_0.pdf

segundo, entre más tiempo pasan las mujeres en el transporte público es mayor su probabilidad de ser víctimas de cualquier tipo de delito. En cambio, el tiempo de traslado no aumenta la probabilidad de ser víctimas para los hombres, revelando así que las mujeres son más vulnerables a medida que tienen un uso más prolongado del transporte público. El estudio demuestra que los medios de transporte por aplicaciones son percibidos como los más seguros. Las personas no sólo tienen menos miedo, sino que efectivamente la probabilidad de ser víctima de cualquier delito es significativamente más baja en medios de transporte por aplicaciones que en otros medios de transporte.

Desafortunadamente no se hizo una distinción en el cuestionario entre los taxis de calle y de sitio, de forma que es objeto de investigaciones futuras el analizar las diferencias de riesgos entre estas dos clases de taxis. Por último, el estudio demostró que las personas hacen uso de medios de transporte por aplicaciones para mitigar riesgos, lo cual no sucede con los taxis, ya que estos se perciben como significativamente más inseguros. El uso de Uber, Didi, Beat, Cabify, entre otras como producto de la victimización es particularmente común en las personas que habitan en los pueblos, barrios y colonias más inseguros de la Zona Metropolitana del Valle de México.

Se recalca que el ingreso económico es un factor importante a considerar en el uso de estos medios de transporte como forma de protección. Quienes ganan de 0 a 2 salarios mínimo no hacen mayor uso de medios de transporte por aplicaciones conforme aumenta su victimización, en cambio, quienes ganan más de 2 salarios mínimos aumentan el uso de estos medios de transporte conforme aumenta su victimización.

I. Encabezado o título de la propuesta;

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO PARA REFORZAR EL COMBATE
CONTRA EL ACOSO SEXUAL QUE SUFREN LAS MUJERES EN EL
TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

II. Planteamiento del problema que la iniciativa pretenda resolver;

El Acoso Sexual es el problema más frecuente y lacerante que enfrentan niñas, adolescentes y mujeres en la Ciudad de México cuando para ejercer su derecho a la movilidad, hacen uso del transporte público, las agresiones más recurrentes son “tocamientos, fotografías sin consentimiento, muestra de genitales, fricción de genitales y majaderías sexuales”. Este tipo de violencia impacta directamente en el desempeño laboral de las mujeres⁴

La inseguridad es el problema más importante que enfrentan las personas que a diario utilizan el transporte público para llegar a su destino. El riesgo es mayor para aquellos que habitan en zonas de alta criminalidad y violencia y para quienes viven más lejos de sus destinos y pasan más tiempo desplazándose.

Un sondeo realizado por la Fundación Thomson Reuters, a finales del año 2018, da a conocer que la Ciudad de México tiene el sistema de transporte más peligroso para las mujeres entre las cinco urbes más grandes del mundo⁵.

Es por ello que las y los capitalinos consideran al “taxi” como un medio de transporte inseguro, ya que más de 60% respondieron que era muy probable o algo probable ser víctima de un delito en este medio de transporte⁶. Sin embargo la encuesta no distinguió entre taxis de sitio y de calle, por lo que un estudio futuro deberá explorar las diferencias de seguridad y accesibilidad de ambos tipos.

Robustece a todo lo expuesto el indicador de violencia proporcionado por el INEGI, mismo que en esta lámina ilustra la incidencia delictiva en el 2019 a bordo del transporte público por zonas de la Ciudad de México⁷.

⁴ <https://www.economista.com.mx/capitalhumano/Acoso-sexual-en-el-transporte-publico-Como-afecta-la-empleabilidad-de-las-mujeres-20220905-0102.html>

⁵ <https://www.reuters.com/article/transporte-mujeres-mexico-idLTAL2N1XQ04F>

⁶ https://cddrl.fsi.stanford.edu/sites/default/files/inseg_transp_v.9_0.pdf

⁷

https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2020/doc/envipe2020_presentacion_nacional.pdf

Otra cifra sobre el tema es el último indicador de ONU Mujeres donde da a conocer que el 16.6 por ciento de las mujeres en la Ciudad de México han sufrido algún tipo de violencia en taxis o servicios de carsharing (coche compartido)⁸.

La encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México, realizada en el año 2018 por ONU Mujeres, donde se observa de manera clara la necesidad de realizar políticas públicas que realmente ayuden a disminuir la violencia en contra de las mujeres ya que el transporte público, en específico los taxis, es un lugar donde más vulnerables se encuentran⁹.

Por todo lo anterior, es evidente que existen estudios sólidos sobre la problemática que es la violencia hacia las mujeres en el transporte público en el caso que nos ocupa a bordo de taxis, y en redes sociales se puede corroborar que existen esfuerzos e iniciativas que por su cuenta ofrecen el servicio de taxi exclusivo para mujeres, así mismo la aplicación de DiDi, ha implementado su servicio de DiDi Mujer, pero se considera necesario que el Gobierno de la Ciudad de México por conducto de sus dependencias generen y garanticen una movilidad adecuada, digna, cómoda y segura a todas las habitantes de la capital.

III. Problemática desde la perspectiva de género, en su caso;

La Suprema Corte de Justicia de la Nación¹⁰, en el documento denominado: **RESEÑA DEL AMPARO DIRECTO EN REVISIÓN 5999/2016**, dictó que “TODOS LOS ÓRGANOS JURISDICCIONALES DEL PAÍS DEBEN IMPARTIR JUSTICIA CON PERSPECTIVA DE GÉNERO”, y se reconoció la importancia de la perspectiva de género en el acceso de las mujeres a la justicia, partiendo para ello de la interpretación de la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las Mujeres, por lo que la presente iniciativa atiende lo establecido en el documento antes mencionado.

⁸ <https://mexico.unwomen.org/es/digiteca/publicaciones/2019/04/diagnostico-y-documento-de-programa-monterrey>

⁹ <file:///C:/Users/aemzcl2/Downloads/AnalisisResultadosEncuesta%20CDMX%20f.pdf>

¹⁰ https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/resenias_argumentativas/documento/2018-02/res-JMPR-5999-16.pdf

IV. Fundamento legal y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad;

PRIMERO.- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece en su artículo 5, lo siguiente:

“Artículo 5o. A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. El ejercicio de esta libertad sólo podrá vedarse por determinación judicial, cuando se ataquen los derechos de tercero, o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marque la ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Nadie puede ser privado del producto de su trabajo, sino por resolución judicial.

La ley determinará en cada entidad federativa, cuáles son las profesiones que necesitan título para su ejercicio, las condiciones que deban llenarse para obtenerlo y las autoridades que han de expedirlo.

Nadie podrá ser obligado a prestar trabajos personales sin la justa retribución y sin su pleno consentimiento, salvo el trabajo impuesto como pena por la autoridad judicial, el cual se ajustará a lo dispuesto en las fracciones I y II del artículo 123.

En cuanto a los servicios públicos, sólo podrán ser obligatorios, en los términos que establezcan las leyes respectivas, el de las armas y los jurados, así como el desempeño de los cargos concejiles y los de elección popular, directa o indirecta. Las funciones electorales y censales tendrán carácter obligatorio y gratuito, pero serán retribuidas aquéllas que se realicen profesionalmente en los términos de esta Constitución y las leyes correspondientes. Los servicios profesionales de índole social serán obligatorios y retribuidos en los términos de la ley y con las excepciones que ésta señale.

El Estado no puede permitir que se lleve a efecto ningún contrato, pacto o convenio que tenga por objeto el menoscabo, la pérdida o el irrevocable sacrificio de la libertad de la persona por cualquier causa.

Tampoco puede admitirse convenio en que la persona pacte su proscripción o destierro, o en que renuncie temporal o permanentemente a ejercer determinada profesión, industria o comercio.

El contrato de trabajo sólo obligará a prestar el servicio convenido por el tiempo que fije la ley, sin poder exceder de un año en perjuicio del trabajador, y no podrá extenderse, en ningún caso, a la renuncia, pérdida o menoscabo de cualquiera de los derechos políticos o civiles.

La falta de cumplimiento de dicho contrato, por lo que respecta al trabajador, sólo obligará a éste a la correspondiente responsabilidad civil, sin que en ningún caso pueda hacerse coacción sobre su persona.” (Sic).

SEGUNDO.- La Constitución Política de la Ciudad de México, establece en sus artículos 11 apartado C y 13 apartado E, lo siguiente:

”Artículo 11.- Ciudad Incluyente.

C. Derechos de las mujeres

Esta Constitución reconoce la contribución fundamental de las mujeres en el desarrollo de la ciudad, promueve la igualdad sustantiva y la paridad de género. Las autoridades adoptarán todas las medidas necesarias, temporales y permanentes, para erradicar la discriminación, la desigualdad de género y toda forma de violencia contra las mujeres.

Artículo 13. Ciudad habitable

E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas

emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.” (Sic)

TERCERO.- Ley General Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, establece en sus artículos 1, 2, 3 y 4, lo siguiente:

”Artículo 1.- La presente ley tiene por objeto establecer la coordinación entre la Federación, las entidades federativas, la Ciudad de México y los municipios para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres, así como los principios y modalidades para garantizar su acceso a una vida libre de violencia que favorezca su desarrollo y bienestar conforme a los principios de igualdad y de no discriminación, así como para garantizar la democracia, el desarrollo integral y sustentable que fortalezca la soberanía y el régimen democrático establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Las disposiciones de esta ley son de orden público, interés social y de observancia general en la República Mexicana.

Artículo 2.- La Federación, las entidades federativas, la Ciudad de México y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias expedirán las normas legales y tomarán las medidas presupuestales y administrativas correspondientes, para garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia, de conformidad con los Tratados Internacionales en Materia de Derechos Humanos de las Mujeres, ratificados por el Estado mexicano.

Artículo 3.- Todas las medidas que se deriven de la presente ley, garantizarán la prevención, la atención, la sanción y la erradicación de todos los tipos de violencia contra las mujeres durante su ciclo de vida y para promover su desarrollo integral y su plena participación en todas las esferas de la vida.

Artículo 4.- Los principios rectores para el acceso de todas las mujeres a una vida libre de violencia que deberán ser observados en la elaboración y ejecución de las políticas públicas federales y locales son:

- I. La igualdad jurídica entre la mujer y el hombre;
- II. El respeto a la dignidad humana de las mujeres;
- III. La no discriminación, y
- IV. La libertad de las mujeres.

- V. La transversalidad de la perspectiva de género, y la coordinación institucional en términos del artículo 11 de esta ley;
- VI. Seguridad Jurídica, en términos del artículo 54 de la propia ley;
- VII. La protección y seguridad; y
- VIII. El apoyo y desarrollo integral de la víctima.” (Sic)

CUARTO.- La Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia de la Ciudad de México establece en sus artículos 1, 2 y 4, lo siguiente:

Artículo 1.- Las disposiciones de la presente Ley son de orden público, interés social y observancia general en la Ciudad de México.

Artículo 2. El objeto de la presente ley es establecer los principios y criterios que, desde la perspectiva de género, orienten las políticas públicas para reconocer, promover, proteger y garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia; así como establecer la coordinación interinstitucional para prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en el marco de los ordenamientos jurídicos aplicables en la Ciudad de México y lo previsto en el primero, segundo y tercer párrafos del artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, respetándose los derechos humanos de las mujeres de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad, pro persona y progresividad establecidos en los Tratados Internacionales en materia de Derechos Humanos de las Mujeres.

Artículo 4. Los principios rectores de esta Ley son:

- I. El respeto a la dignidad humana de las mujeres;
- II. La libertad y autonomía de las mujeres;
- III. La no discriminación;
- IV. La igualdad de género;
- V. La transversalidad de la perspectiva de género, y la coordinación institucional en términos del artículo 11 de esta ley;
- VI. Seguridad Jurídica, en términos del artículo 54 de la propia ley;
- VII. La protección y seguridad; y
- VIII. El apoyo y desarrollo integral de la víctima..” (Sic)

QUINTO.- Plan Estratégico de Movilidad para la Ciudad de México, establece la política pública del Gobierno de la Ciudad de México que persigue entre otras cosas lo siguiente:

La perspectiva de género en la movilidad se fundamenta a partir de una nueva forma de pensamiento que cuestiona las maneras tradicionales de movimiento y traslado de las mujeres, quienes diariamente transitan desde y hacia la Ciudad de México

El Plan Estratégico de Género y Movilidad, publicado en 2019, reconoce las diferencias en los viajes que realizan las mujeres en comparación a los hechos por hombres, orientando sus programas y proyectos hacia una movilidad más cómoda, segura y accesible.

V. Denominación del proyecto de ley o decreto;

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO PARA REFORZAR EL COMBATE
CONTRA EL ACOSO SEXUAL QUE SUFREN LAS MUJERES EN EL
TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

VI. Ordenamientos a modificar;

| Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia de la Ciudad de México | |
|---|---|
| Texto Vigente | Texto Propuesto |
| Artículo 7. Las modalidades de violencia contra las mujeres son: I. Violencia Familiar: (...); II. Violencia en el noviazgo: (...); III. Violencia Laboral: (...); IV. Violencia Escolar: (...); V. Violencia Docente: (...); VI. Violencia en la Comunidad: (...); | Artículo 7. Las modalidades de violencia contra las mujeres son: I. Violencia Familiar: (...); II. Violencia en el noviazgo: (...); III. Violencia Laboral: (...); IV. Violencia Escolar: (...); V. Violencia Docente: (...); VI. Violencia en la Comunidad: (...); |

| | |
|---|---|
| <p>VII. Violencia Institucional: (...); VIII. Violencia mediática contra las mujeres: (...). IX. Violencia Política en Razón de Género: (...); X.- Violencia digital.- (...)</p> <p>(Sin correlativo)</p> <p>Los conceptos, (...).</p> | <p>VII. Violencia Institucional: (...); VIII. Violencia mediática contra las mujeres: (...). IX. Violencia Política en Razón de Género: (...); X.- Violencia digital.- (...)</p> <p>XI. Violencia en el Transporte: Es cualquier acto realizado en contra de las mujeres de cualquier edad en el transporte público de la Ciudad, cometido de forma individual o colectiva, que atente contra su seguridad e integridad personal.</p> <p>Los conceptos, (...).</p> |
| <p>Artículo 16. La Secretaría de las Mujeres, deberá:</p> <p>I.(...) II.(...) III.(...) IV.(...) V.(...) VI.(...) VII.(...) VIII.(...) IX.(...) X.(...) XI.(...) XII.(...) XIII.(...) XIV. Las demás que señalen las disposiciones legales. XV. (Sin Correlativo)</p> | <p>Artículo 16. La Secretaría de las Mujeres, deberá:</p> <p>I.(...) II.(...) III.(...) IV.(...) V.(...) VI.(...) VII.(...) VIII.(...) IX.(...) X.(...) XI.(...) XII.(...) XIII.(...) XIV. Establecer los lineamientos para la implementación de las medidas que deberá cumplir la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>respecto a las acciones para evitar la Violencia en el Transporte Público; y XV. Las demás que señalen las disposiciones legales.</p> |
| <p>Artículo 23. El Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México deberá:</p> <p>I. (...); II. (...); III. (...); y IV. (...).</p> <p>Artículo 23 Bis. (Sin Correlativo)</p> | <p>Artículo 23. El Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México deberá:</p> <p>I. (...); II. (...); III. (...); y IV. (...).</p> <p>Artículo 23 Bis. La Secretaría de Movilidad deberá:</p> <p>I. Vigilar que los Concesionarios del Transporte público de la Ciudad y los prestadores de servicios cumplan con los requisitos que al efecto establezca la Secretaría de las Mujeres en los términos de la Ley; II. Generar mecanismos de prevención, detección y canalización de las mujeres víctimas de Violencia en el Transporte; III. Realizar estudios estadísticos e investigaciones que permitan la elaboración de políticas públicas que prevengan la Violencia en el Transporte; y IV. Las demás que le señalen las disposiciones legales aplicables y el Reglamento de esta Ley.</p> |
| <p>Artículo 39. El Sistema de Transporte Público deberá:</p> <p>I. Gestionar para que a las mujeres víctimas de violencia se les brinden facilidades y exenciones de pago por</p> | <p>Artículo 39. La Secretaría de Movilidad y El Sistema de Transporte Público deberán:</p> <p>I. Brindar a las mujeres víctimas de violencia facilidades y exenciones de pago por el uso del servicio de</p> |

| | |
|---|---|
| <p>el uso del servicio de transporte público, en tanto que permanezcan en los mismos; y</p> <p>II. Las demás que le atribuyan otras leyes y el Reglamento de la presente Ley.</p> | <p>transporte público, en tanto que permanezcan en los mismos; y</p> <p>II. Las demás que les atribuyan otras leyes y el Reglamento de la presente Ley.</p> |
|---|---|

| Ley de Movilidad de la Ciudad de México | |
|---|--|
| Texto Vigente | Texto Propuesto |
| <p>Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general: I al V. (...)</p> <p>VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.</p> | <p>Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general: I al V. (...)</p> <p>VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la Violencia en el Transporte y el acoso sexual.</p> |
| <p>Artículo 19.- Sin menoscabo de lo señalado en la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México y con el propósito desestimular la participación ciudadana en la elaboración, diseño y evaluación de las acciones en materia de movilidad, se crea el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad. El Consejo (...)</p> | <p>Artículo 19.- Sin menoscabo de lo señalado en la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México y con el propósito de estimular la participación ciudadana en la elaboración, diseño y evaluación de las acciones en materia de movilidad, se crea el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad. El Consejo (...)</p> |
| <p>Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios: I al XII. (...)</p> <p>Artículo 37 Bis. (Sin Correlativo.)</p> | <p>Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios: I al XII. (...)</p> <p>Artículo 37 Bis. La planeación de la movilidad y la seguridad vial en la Ciudad, deberá establecer acciones</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>contundentes a fin de erradicar la Violencia en el Transporte y el acoso sexual que sufren las mujeres de cualquier edad de conformidad a lo establecido por la ley en la materia observando los siguientes criterios:</p> <p>I. Todo el Sistema Integrado de Transporte Público, concesionado o privado en la Ciudad, deberán considerar al menos un 25 por ciento de sus capacidades a establecer transporte seguro exclusivo para las mujeres;</p> <p>II. Todos los medios de transporte publico establecidos en el artículo 78 de la presente Ley, deberá destinar el 25 por ciento de su capacidad al traslado exclusivo de mujeres de cualquier edad;</p> <p>III. Todo el transporte público concesionado ya sea por empresas o rutas, deberán destinar al menos un 25 por ciento del total de sus vehículos al traslado exclusivo de mujeres, los concesionarios que se unan quedan exentos de los pagos que se establezcan en el Reglamento;</p> <p>IV. La Secretaría se asegurará que al menos un 25 por ciento de los concesionarios de transporte público (taxis) sean incluidos en una plataforma exclusiva para el uso de mujeres, los concesionarios que se</p> |
|--|---|

| | |
|--|---|
| | <p>unan a esta plataforma quedan exentos de los pagos que se establezcan en el Reglamento;</p> <p>V. Todos los Concesionarios que se unan voluntariamente a estos servicios exclusivos para mujeres gozaran de las exenciones en los pagos de derecho de Tenencia, Refrendo y Revista anualmente mientras permanezcan en esta modalidad de transporte seguro, su registro se llevará a cabo mensualmente a través de la Secretaría y los lineamientos para acceder a dichos beneficios se establecerán en el Reglamento;</p> <p>VI. Todos los Vehículos y los Concesionarios destinados para el uso exclusivo de mujeres de todas las edades en la Ciudad de México, se publicarán en la plataforma digital de la CDMX en donde se podrán registrar estos vehículos exclusivos, los cuales deberán ser monitoreados en tiempo real por el Centro de Comando Control Cómputo Comunicaciones y Contacto Ciudadano mediante los mecanismos y herramientas que éste establezca conjuntamente con la Secretaría; y</p> <p>VII. La Agencia Digital de Innovación Pública, coadyuvará con la Secretaría de las Mujeres, la Secretaría de Movilidad y con las</p> |
|--|---|

| | |
|--|---|
| | <p>demás dependencias que sean necesarias a fin de crear una Aplicación Digital denominada “Mi Taxi Seguro” que permita el uso digital de los taxis exclusivos para las mujeres en los términos descritos en el presente artículo.</p> |
| <p>Artículo 40.- El Programa Integral de Movilidad de la Ciudad, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley.</p> <p>Dentro de este programa, deberá contemplarse la elaboración y aplicación de un programa estratégico de género y movilidad que establezca metas, estrategias y acciones específicas en materia de género y que deberá integrar criterios de accesibilidad, igualdad sustantiva, equidad y seguridad, además de acciones para eliminar todo tipo de violencia y de acoso sexual.</p> | <p>Artículo 40.- El Programa Integral de Movilidad de la Ciudad, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley.</p> <p>Dentro de este programa, deberá contemplarse la elaboración y aplicación de un programa estratégico de género y movilidad que establezca metas, estrategias y acciones específicas en materia de género y que deberá integrar criterios de accesibilidad, igualdad sustantiva, equidad y seguridad, además de acciones para eliminar la Violencia en el Transporte y el acoso sexual que sufren las mujeres de cualquier edad todos los días en los distintos medios de transporte.</p> |
| <p>Artículo 74.- (...)</p> <p>El Sistema Integrado de Transporte está compuesto por: el transporte público masivo, colectivo e individual de pasajeros que cumpla con los requisitos de integración establecidos</p> | <p>Artículo 74.- (...)</p> <p>El Sistema Integrado de Transporte está compuesto por: el transporte público masivo, colectivo e individual, de pasajeros así como el destinado para uso exclusivo de las mujeres de</p> |

| | |
|--|---|
| <p>por el Comité para el Sistema Integrado de Transporte.</p> | <p>cualquier edad que cumplan con los requisitos de integración establecidos por el Comité para el Sistema Integrado de Transporte.</p> |
| <p>Artículo 137. - El Registro Público del Transporte se integrará por los siguientes registros: I al XII. (...)</p> <p>XIII. Transmisión de dominio, incluyendo al titular y la persona a la que se le transfiera la propiedad por cualquier acto jurídico, que deberá acreditarse con la factura original o similar, así como cualquier documento oficial que acredite que la propiedad es legal o el interés es legítimo. Las personas físicas y morales que se dediquen a la venta de vehículos deberán registrar ante la Secretaría, los datos de la persona que adquiere el vehículo.</p> <p>XIV. Las demás que sean necesarias a juicio de la Secretaría.</p> | <p>Artículo 137. - El Registro Público del Transporte se integrará por los siguientes registros: I al XII. (...)</p> <p>XIII. De las y los operadores de los vehículos de Transporte Público Concesionado exclusivo para las mujeres de cualquier edad;</p> <p>XIV. Transmisión de dominio, incluyendo al titular y la persona a la que se le transfiera la propiedad por cualquier acto jurídico, que deberá acreditarse con la factura original o similar, así como cualquier documento oficial que acredite que la propiedad es legal o el interés es legítimo. Las personas físicas y morales que se dediquen a la venta de vehículos deberán registrar ante la Secretaría, los datos de la persona que adquiere el vehículo.</p> <p>XV. Las demás que sean necesarias a juicio de la Secretaría.</p> |
| <p>Artículo 167.- (...)</p> <p>En el transporte público de pasajeros colectivo, las niñas y niños menores de cinco años no pagarán ningún tipo de tarifa.</p> | <p>Artículo 167.- (...)</p> <p>En el transporte público de pasajeros colectivo, las niñas y niños menores de cinco años no pagarán ningún tipo de tarifa.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>Los sistemas de transporte masivo de pasajeros exentarán del pago de cualquier tarifa a los niños menores de cinco años y aros adultos mayores de sesenta años.</p> | <p>El Transporte Público Concesionado exclusivo para las mujeres tendrá una tarifa diferente a los destinados al uso común para satisfacer los criterios de exclusividad en el servicio.</p> <p>Los sistemas de transporte masivo de pasajeros exentarán del pago de cualquier tarifa a las niñas y niños menores de cinco años y para las personas mayores de sesenta años.</p> |
|--|--|

| <p align="center">Código Fiscal de la Ciudad de México</p> | |
|--|--|
| <p align="center">Texto Vigente</p> | <p align="center">Texto Propuesto</p> |
| <p>ARTÍCULO 161 BIS 3.- No se pagará el impuesto por la tenencia o uso de los siguientes vehículos:</p> <p>I. Los eléctricos utilizados para el transporte público de personas;</p> <p>II. Los importados temporalmente en los términos de la legislación aduanera;</p> <p>III. Los vehículos propiedad de la Federación, las Entidades Federativas y Municipios que sean utilizados para la prestación de los servicios públicos de rescate, patrullas, transportes de limpia, pipas de agua, servicios funerarios, y las ambulancias dependientes de cualquiera de esas entidades o de instituciones de beneficencia autorizadas por las leyes de la materia y los destinados a los cuerpos de bomberos;</p> | <p>ARTÍCULO 161 BIS 3.- No se pagará el impuesto por la tenencia o uso de los siguientes vehículos:</p> <p>I. Los eléctricos utilizados para el transporte público de personas;</p> <p>II. Los importados temporalmente en los términos de la legislación aduanera;</p> <p>III. Los vehículos propiedad de la Federación, las Entidades Federativas y Municipios que sean utilizados para la prestación de los servicios públicos de rescate, patrullas, transportes de limpia, pipas de agua, servicios funerarios, y las ambulancias dependientes de cualquiera de esas entidades o de instituciones de beneficencia autorizadas por las leyes de la materia y los destinados a los cuerpos de bomberos;</p> |

| | |
|--|--|
| <p>IV. Los que tengan para su venta los fabricantes, las plantas ensambladoras, sus distribuidores y los comerciantes en el ramo de vehículos, siempre que carezcan de placas de circulación;</p> <p>V. Las embarcaciones dedicadas al transporte mercante o a la pesca comercial;</p> <p>VI. Los automóviles al servicio de misiones diplomáticas y consulares de carrera extranjeras y de sus agentes diplomáticos y consulares de carrera, excluyendo los cónsules generales honorarios, y vicecónsules honorarios, siempre que sea exclusivamente para uso oficial y exista reciprocidad;</p> <p>VII. Las aeronaves monomotoras de una plaza, fabricadas o adaptadas para fumigar, rociar o esparcir líquidos o sólidos, con tolva de carga, y</p> <p>VIII. Las aeronaves con capacidad de más de 20 pasajeros, destinadas al aerotransporte al público en general.</p> <p>Cuando por cualquier motivo un vehículo deje de estar comprendido en los supuestos a que se refieren las fracciones anteriores, el tenedor o usuario del mismo deberá pagar el impuesto correspondiente dentro de los 15 días siguientes a aquel en que tenga lugar el hecho de que se trate.</p> | <p>IV. Los que tengan para su venta los fabricantes, las plantas ensambladoras, sus distribuidores y los comerciantes en el ramo de vehículos, siempre que carezcan de placas de circulación;</p> <p>V. Las embarcaciones dedicadas al transporte mercante o a la pesca comercial;</p> <p>VI. Los automóviles al servicio de misiones diplomáticas y consulares de carrera extranjeras y de sus agentes diplomáticos y consulares de carrera, excluyendo los cónsules generales honorarios, y vicecónsules honorarios, siempre que sea exclusivamente para uso oficial y exista reciprocidad;</p> <p>VII. Las aeronaves monomotoras de una plaza, fabricadas o adaptadas para fumigar, rociar o esparcir líquidos o sólidos, con tolva de carga, y</p> <p>VIII. Las aeronaves con capacidad de más de 20 pasajeros, destinadas al aerotransporte al público en general.</p> <p>Cuando por cualquier motivo un vehículo deje de estar comprendido en los supuestos a que se refieren las fracciones anteriores, el tenedor o usuario del mismo deberá pagar el impuesto correspondiente dentro de los 15 días siguientes a aquel en que tenga lugar el hecho de que se trate.</p> |
|--|--|

| | |
|--|--|
| <p>Los tenedores o usuarios de los vehículos a que se refieren las fracciones II y III de este artículo para gozar del beneficio que el mismo establece, deberán comprobar ante la Tesorería que se encuentran comprendidos en dichos supuestos.</p> | <p>Los tenedores o usuarios de los vehículos a que se refieren las fracciones II y III de este artículo para gozar del beneficio que el mismo establece, deberán comprobar ante la Tesorería que se encuentran comprendidos en dichos supuestos.</p> <p>IX. El transporte público concesionado individual y colectivo que se marca en el artículo 37 BIS de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.</p> |
|--|--|

VII. Texto normativo propuesto;

UNICO. El Congreso de la Ciudad de México aprueba la reforma a diversas disposiciones de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, a la Ley de Movilidad y al Código Fiscal, todas de la Ciudad de México para quedar como sigue:

**Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre
de Violencia de la Ciudad de México**

Artículo 7. Las modalidades de violencia contra las mujeres son:

- I. Violencia Familiar: (...);
- II. Violencia en el noviazgo: (...);
- III. Violencia Laboral: (...);
- IV. Violencia Escolar: (...);
- V. Violencia Docente: (...);
- VI. Violencia en la Comunidad: (...);

- VII. Violencia Institucional: (...);
- VIII. Violencia mediática contra las mujeres: (...).
- IX. Violencia Política en Razón de Género: (...);
- X.- Violencia digital.- (...)

XI. Violencia en el Transporte: Es cualquier acto realizado en contra de las mujeres de cualquier edad en el transporte público de la Ciudad, cometido de forma individual o colectiva, que atente contra su seguridad e integridad personal.

Los conceptos, (...).

Artículo 16. La Secretaría de las Mujeres, deberá:

- I.(...)
- II.(...)
- III.(...)
- IV.(...)
- V.(...)
- VI.(...)
- VII.(...)
- VIII.(...)
- IX.(...)
- X.(...)
- XI.(...)
- XII.(...)
- XIII.(...)
- XIV. Establecer los lineamientos para la implementación de las medidas que deberá cumplir la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México respecto a las acciones para evitar la Violencia en el Transporte Público; y
- XV. Las demás que señalen las disposiciones legales.

Artículo 23. El Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México deberá:

- I. (...);
- II. (...);
- III. (...); y
- IV. (...).

Artículo 23 Bis. La Secretaría de Movilidad deberá:

- I. Vigilar que los Concesionarios del Transporte público de la Ciudad y los prestadores de servicios cumplan con los requisitos que al efecto establezca la Secretaría de las Mujeres en los términos de la Ley;
- II. Generar mecanismos de prevención, detección y canalización de las mujeres víctimas de Violencia en el Transporte;
- III. Realizar estudios estadísticos e investigaciones que permitan la elaboración de políticas públicas que prevengan la Violencia en el Transporte; y
- IV. Las demás que le señalen las disposiciones legales aplicables y el Reglamento de esta Ley.

Artículo 39. La Secretaría de Movilidad y El Sistema de Transporte Público deberán:

- I. Brindar a las mujeres víctimas de violencia facilidades y exenciones de pago por el uso del servicio de transporte público, en tanto que permanezcan en los mismos; y
- II. Las demás que les atribuyan otras leyes y el Reglamento de la presente Ley.

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:

I al V. (...)

VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la Violencia en el Transporte y el acoso sexual.

Artículo 19.- Sin menoscabo de lo señalado en la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México y con el propósito de estimular la participación ciudadana en la elaboración, diseño y evaluación de las acciones en materia de movilidad, se crea el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad.

El Consejo (...)

Artículo 37. (...)

Artículo 37 Bis. La planeación de la movilidad y la seguridad vial en la Ciudad, deberá establecer acciones contundentes a fin de erradicar la Violencia en el Transporte y el acoso sexual que sufren las mujeres de cualquier edad de conformidad a lo establecido por la ley en la materia observando los siguientes criterios:

I. Todo el Sistema Integrado de Transporte Público, concesionado o privado en la Ciudad, deberán considerar al menos un 25 por ciento de sus capacidades a establecer transporte seguro exclusivo para las mujeres;

II. Todos los medios de transporte público establecidos en el artículo 78 de la presente Ley, deberá destinar el 25 por ciento de su capacidad al traslado exclusivo de mujeres de cualquier edad;

III. Todo el transporte público concesionado ya sea por empresas o rutas, deberán destinar al menos un 25 por ciento del total de sus vehículos al traslado exclusivo de mujeres, los concesionarios que se unan quedan exentos de los pagos que se establezcan en el Reglamento;

IV. La Secretaría se asegurará que al menos un 25 por ciento de los concesionarios de transporte público (taxis) sean incluidos en una plataforma exclusiva para el uso de mujeres, los concesionarios que se unan a esta plataforma quedan exentos de los pagos que se establezcan en el Reglamento;

V. Todos los Concesionarios que se unan voluntariamente a estos servicios exclusivos para mujeres gozaran de las exenciones en los pagos de derecho de Tenencia, Refrendo y Revista anualmente mientras permanezcan en esta modalidad de transporte seguro, su registro se llevará a cabo mensualmente a través de la Secretaría y los lineamientos para acceder a dichos beneficios se establecerán en el Reglamento;

VI. Todos los Vehículos y los Concesionarios destinados para el uso exclusivo de mujeres de todas las edades en la Ciudad de México, se publicarán en la plataforma digital de la CDMX en donde se podrán registrar estos vehículos exclusivos, los cuales deberán ser monitoreados en tiempo real por el Centro de Comando Control Cómputo Comunicaciones y Contacto Ciudadano mediante los mecanismos y herramientas que éste establezca conjuntamente con la Secretaría; y

VII. La Agencia Digital de Innovación Pública, coadyuvará con la Secretaría de las Mujeres, la Secretaría de Movilidad y con las demás dependencias que sea necesario a fin de crear una Aplicación Digital denominada “Mi Taxi Seguro” que permita el uso digital de los taxis exclusivos para las mujeres en los términos descritos en el presente artículo.

Artículo 40.- El Programa Integral de Movilidad de la Ciudad, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley.

Dentro de este programa, deberá contemplarse la elaboración y aplicación de un programa estratégico de género y movilidad que establezca metas, estrategias y acciones específicas en materia de género y que deberá integrar criterios de accesibilidad, igualdad sustantiva, equidad y seguridad, además de acciones para eliminar la Violencia en el Transporte y el acoso sexual que sufren las mujeres de cualquier edad todos los días en los distintos medios de transporte.

Artículo 74.- (...)

El Sistema Integrado de Transporte está compuesto por: el transporte público masivo, colectivo e individual, de pasajeros así como el destinado para uso exclusivo de las mujeres de cualquier edad que cumplan con los requisitos de integración establecidos por el Comité para el Sistema Integrado de Transporte.

Artículo 137. - El Registro Público del Transporte se integrará por los siguientes registros:

I al XII. (...)

XIII. De las y los operadores de los vehículos de Transporte Público Concesionado exclusivo para las mujeres de cualquier edad;

XIV. Transmisión de dominio, incluyendo al titular y la persona a la que se transfiera la propiedad por cualquier acto jurídico, que deberá acreditarse con la factura original o similar, así como cualquier documento oficial que acredite que la propiedad es legal o el interés es legítimo. Las personas físicas y morales que se dediquen a la venta de vehículos deberán registrar ante la Secretaría, los datos de la persona que adquiere el vehículo.

XV. Las demás que sean necesarias a juicio de la Secretaría.

Artículo 167.- (...)

En el transporte público de pasajeros colectivo, las niñas y niños menores de cinco años no pagarán ningún tipo de tarifa.

El Transporte Público Concesionado exclusivo para las mujeres tendrá una tarifa diferente a los destinados al uso común para satisfacer los criterios de exclusividad en el servicio.

Los sistemas de transporte masivo de pasajeros exentarán del pago de cualquier tarifa a las niñas y niños menores de cinco años y para las personas mayores de sesenta años.

Código Fiscal de la Ciudad de México

ARTÍCULO 161 BIS 3.- No se pagará el impuesto por la tenencia o uso de los siguientes vehículos:

- I. Los eléctricos utilizados para el transporte público de personas;
- II. Los importados temporalmente en los términos de la legislación aduanera;
- III. Los vehículos propiedad de la Federación, las Entidades Federativas y Municipios que sean utilizados para la prestación de los servicios públicos de rescate, patrullas, transportes de limpia, pipas de agua, servicios funerarios, y las ambulancias dependientes de cualquiera de esas entidades o de instituciones de beneficencia autorizadas por las leyes de la materia y los destinados a los cuerpos de bomberos;
- IV. Los que tengan para su venta los fabricantes, las plantas ensambladoras, sus distribuidores y los comerciantes en el ramo de vehículos, siempre que carezcan de placas de circulación;

V. Las embarcaciones dedicadas al transporte mercante o a la pesca comercial;

VI. Los automóviles al servicio de misiones diplomáticas y consulares de carrera extranjeras y de sus agentes diplomáticos y consulares de carrera, excluyendo los cónsules generales honorarios, y vicecónsules honorarios, siempre que sea exclusivamente para uso oficial y exista reciprocidad;

VII. Las aeronaves monomotoras de una plaza, fabricadas o adaptadas para fumigar, rociar o esparcir líquidos o sólidos, con tolva de carga, y

VIII. Las aeronaves con capacidad de más de 20 pasajeros, destinadas al aerotransporte al público en general.

Cuando por cualquier motivo un vehículo deje de estar comprendido en los supuestos a que se refieren las fracciones anteriores, el tenedor o usuario del mismo deberá pagar el impuesto correspondiente dentro de los 15 días siguientes a aquel en que tenga lugar el hecho de que se trate.

Los tenedores o usuarios de los vehículos a que se refieren las fracciones II y III de este artículo para gozar del beneficio que el mismo establece, deberán comprobar ante la Tesorería que se encuentran comprendidos en dichos supuestos.

IX. El transporte público concesionado individual y colectivo que se marca en el artículo 37 BIS de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

ARTICULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la Jefatura de Gobierno para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. El presente decreto entrará en vigor a los 180 días posteriores al día de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO. La Secretaría de Movilidad contará con 180 días para realizar las adecuaciones a los Reglamentos correspondientes posteriores a la entrada en vigor del presente decreto.

CUARTO. La Administración Pública de la Ciudad de México contará con 180 días posteriores a la entrada en vigor del presente decreto para la entrada en operación de lo señalado por los incisos II, III y IV del artículo 37 Bis de la presente Ley.

QUINTO. Se derogan todas las disposiciones contrarias a lo establecido por el presente decreto.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles en la Ciudad de México, a los 07 días del mes de marzo de 2023.

ATENTAMENTE



**DIP. ADRIANA MARÍA GUADALUPE
ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCÍA**

AMGEMG/LTG/ADAAR.